@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
08/2021

Warszawski Transport Publiczny

# Ostatnie dni lata



# W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NADAL OBOWIĄZUJE NAKAZ ZASŁANIANIA UST I NOSA MASECZKĄ



warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

WARSZAWA 19115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

**Redaktor prowadzący:**
Tomasz Kunert

**Zespół redakcyjny:**
Łukasz Majchrzyk, Wiktor Paul, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

**Opracowanie graficzne, skład i łamanie:**
Agnieszka Buszka

**Prenumerata:**
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

**Znajdziesz nas na:**

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl


# Drodzy Czytelnicy,

Ostatnie dni lata warto spędzić aktywnie – na świeżym powietrzu, wśród przyrody albo zwiedzając miasto. W stolicy jest wiele atrakcyjnych miejsc do odkrycia. Najlepiej robić to z Warszawskim Transportem Publicznym, który dowiezie praktycznie w każde z nich i jednocześnie da czas na spokojne podziwianie miasta lub czytanie książki. Warszawskie Linie Turystyczne działają do 26 września.

Jeśli nie macie pomysłu dokąd ruszyć, to zdajcie się na Maję Michalak, która pokaże ciekawe miejsca i jednocześnie barwnie o nich opowiada. Przez kilka tygodni będziemy w naszych mediach społecznościowych publikować jej wideoprzewodnik. Potem wystarczy tylko sprawdzić rozkład jazdy i ruszyć w drogę. A we wrześniu uruchomimy grę miejską. Zadania będą tak skonstruowane, aby w czasie podróży po naszym mieście dowiedzieć się o nim czegoś ciekawego.

Psycholog Anna Warchoł-Jakubowska z Tramwajów Warszawskich wyjaśnia, dlaczego piesi i pasażerowie powinni zachować szczególną ostrożność w każdej sytuacji. Warto pamiętać, że w kabinie kierowcy lub motorniczego też siedzi żywy człowiek, który może być zmęczony, zdenerwowany, a jego uwaga rozproszona. Bądźmy uważni.

Warszawscy uczniowie mają do dyspozycji metro, a w roku szkolnym pod placówki oświatowe specjalnie podjeżdżają autobusy. Jak to wyglądało kiedyś? Podróże do wiedzy potrafiły być naprawdę barwne.

**Życzymy przyjemnej lektury**

# WTP po wakacjach

**Warszawski Transport Publiczny razem z uczniami i mieszkańcami Warszawy wrócił z wakacji. Będzie nowa linia autobusowa, nowe rozkłady i pętla.**

W 2021 roku, pomimo masowych szczepień, pandemia nie pozwala o sobie zapomnieć. Wielu mieszkańców stolicy pracuje zdalnie i mniej podróżuje po mieście. Dużą grupą pasażerów, której już od dawna nie było pojazdach WTP, są studenci – zajęcia w tym roku akademickim w większości były prowadzone zdalnie. Dziś z Warszawskiego Transportu Publicznego korzysta o połowę mniej pasażerów niż przed pandemią; mimo, że pandemiczne ograniczenia życia społecznego zostały zniesione, jeszcze nie wszyscy pasażerowie wrócili do komunikacji - zwykle w czasie wakacji było ich mniej ok. 30 procent. Analizujemy dane o liczbie pasażerów w pojazdach poszczególnych linii, w kluczowych węzłach przesiadkowych i na głównych ciągach komunikacyjnych a także o sprzedaży biletów. Te informacje pozwalają na dostosowanie funkcjonowania WTP do aktualnej sytuacji.

## Od 1 września

Pierwsze powakacyjne zmiany w komunikacji wprowadziliśmy od 1 września. I tak, na trasy ponownie wyjechały autobusy linii szkolnych: **304**, **320**, **323**, **332** i **379**, a pod placówki oświatowe podjeżdżają autobusy **121**, **153**, **163** oraz **164**, natomiast linii **181** kursują na dłuższej trasie. Do obsługi swoich tras wróciły również autobusy linii: **130**, **195** (na nowej trasie po otwarciu Południowej Obwodnicy Warszawy), **200**, **339**, **340** (tylko w godzinach szczytu), **L24** i **L44**. Zawieszone pozostało kursowanie autobusów linii: **284** (jak dotychczas do pętli Znana dojadą autobusy linii **201**) i **E-2**, a w weekendy: **196**, **249**, **256**, **262** i **501**. Skróconymi trasami w weekendy jeżdżą autobusy **121**.

Przywrócone zostały podstawowe rozkłady linii: **110**, **133**, **140**, **141**, **150**, **166**, **170**, **172**, **173**, **178**, **183**, **186**, **210**, **211**, **245**, **250**, **269**, **338**, **411**, **502**, **511**, **512**, **517**, **518**, **519**, **521**, **522**, **704**, **709**, **710**, **713**, **714**, **716**, **717**, **719**, **723**, **724**, **731**, **736**, **738**, **739**, **743**, **750**, **L-4**, **L24** i **L47** oraz tylko w dni powszednie dla linii: **131**, **179**, **193**, **507** i **520**. Przy rozkładach obowiązujących na czas wakacji pozostały tramwaje (w godzinach szczytu co 5 lub co 10 minut, poza szczytem co 7,5 albo co 15 min.) oraz autobusy linii: **104**, **105**, **108**, **114**, **122**, **158**, **181**, **191**, **194**, **523**, **E-1** i **E-9**.





Na bieżąco będziemy monitorować napełnienie pojazdów WTP i reagować na zainteresowanie pasażerów poprzez korekty rozkładów jazdy, dodatkowe kursy czy też zmianę taboru obsługującego daną linię. Jesteśmy przygotowani na wprowadzanie zmian w pracy WTP w zależności od zmieniającej się sytuacji epidemicznej i życia społecznego.

## Nowa pętla i nowa linia

Ulepszamy Warszawski Transport Publiczny na Pradze-Południe. Od poniedziałku 6 września zmieni się trasa autobusów linii **102**. Rozkład jazdy zostanie skoordynowany z 202, dzięki czemu autobusy na wspólnym odcinku trasy będą częściej podjeżdżały na przystanki. Na obecnej trasie 102, z pętli PKP Olszynka Grochowska do Emilii Plater, pojadą autobusy nowej linii **302**. Te zmiany poprawią obsługę WTP intensywnie rozwijającej się północnej części Kamionka – autobusy pojadą ulicą W. Chrzanowskiego i w ten sposób powstanie połączenie w kierunku węzłów komunikacyjnych przy Dworcu Wschodnim (tramwaje, autobusy, kolej) oraz przy stacji metra Stadion Narodowy (autobusy, metro, kolej). W rejonie nowych osiedli linia 102 wspomoże istniejącą linię 123 (liczba miejsc w autobusach wzrośnie aż dwukrotnie), a obszarowo, dla całego północnego Grochowa i Kamionka, wraz z linią 202, poprawi skomunikowanie z linią metra M2 (autobusy linii 102 i 202 „w parze" będą jeździły co 7,5 minuty w godzinach szczytu oraz co 10 minut poza szczytem i w dni wolne od pracy). Jednocześnie w dni powszednie utrzymane zostanie bezpośrednie połączenie ze Śródmieściem linią 302. Te zmiany przygotowaliśmy tak, aby w przyszłości możliwe było skierowanie autobusów na nowe, dziś planowane, ulice. Docelowo, po wybudowaniu ulicy Żupniczej na odcinku Chodakowska – Podskarbińska wraz z przystankami, przewidujemy skierowanie pary linii 102 i 123 na trasę: … - Chrzanowskiego – Podskarbińska – Żupnicza - ….

Oto nowa trasa linii 102:
**102**: PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA – J. Chłopickiego – Szaserów – Wiatraczna – W. Chrzanowskiego – Mińska – Chodakowska – Żupnicza – Bliska – Lubelska – J. Zamoyskiego – Targowa – Sokola – METRO STADION NARODOWY.

To nie wszystkie korekty na Kamionku. We wrześniu otwarta zostanie nowa pętla autobusowa przy ulicy Podskarbińskiej. Dojadą do niej autobusy linii 311 trasą:
**311**: GOCŁAW - … - Podskarbińska – nowa pętla przy ul. Podskarbińskiej – Podskarbińska – Mińska – Terespolska – Grochowska - … - GOCŁAW

## Parkingi i POP-y

Otworzyliśmy ponownie Punkty Obsługi Pasażerów przy stacji metra Plac Wilsona, Trocka, Świętokrzyska Rondo ONZ oraz Służew. Do dyspozycji pasażerów jest 19 POP. Punkty są czynne od poniedziałku do piątku w godzinach 07.00 – 20.00, a niektóre także w soboty. Bilety można także kupić w biletomatach stacjonarnych, w pojazdach WTP, w punktach sprzedaży i przez aplikacje mobilne.

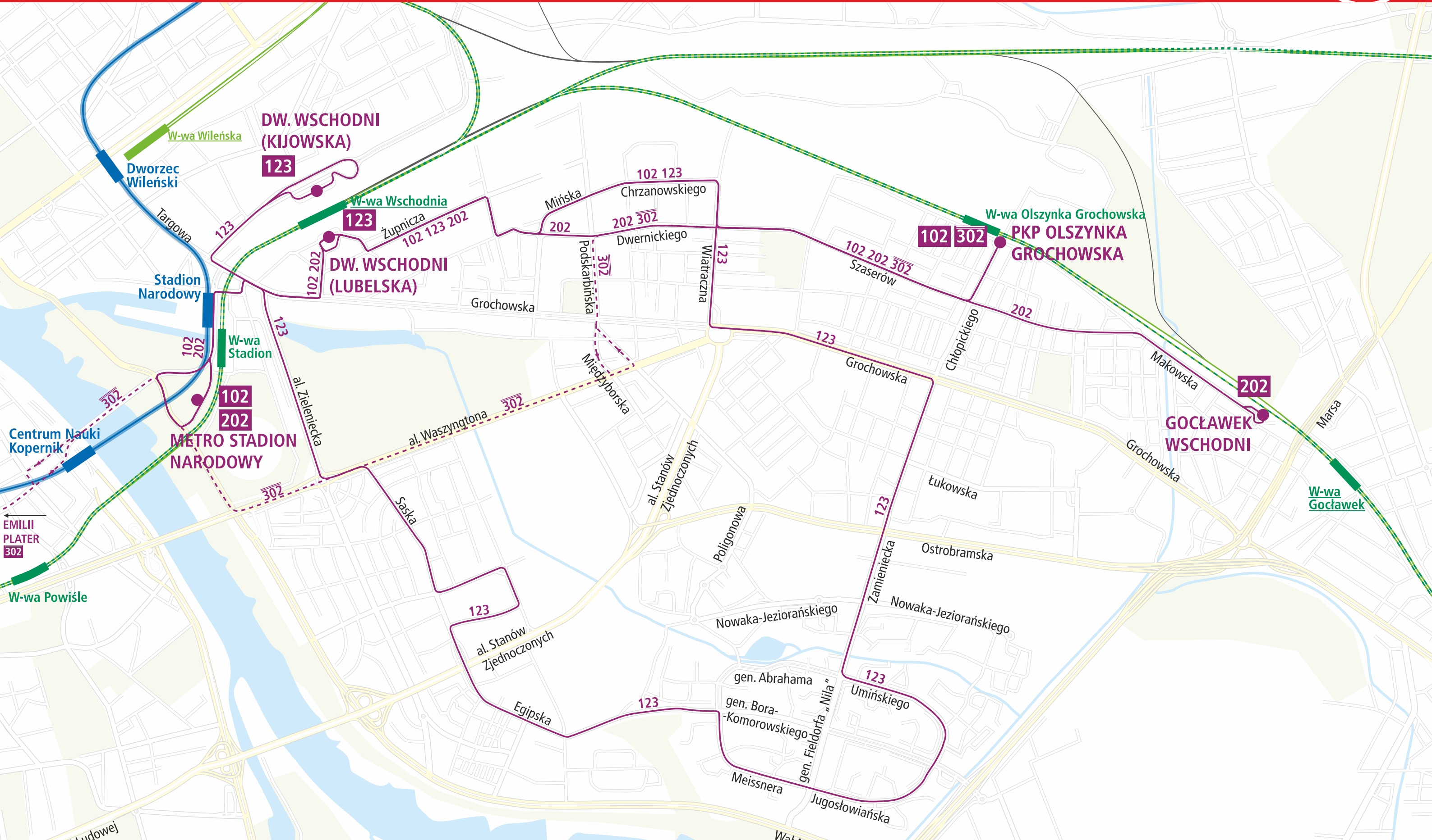
Zapraszamy do korzystania z parkingów P+R. Paradoksalnie, w tym epidemicznym okresie liczba wykorzystanych miejsc w czasie wakacji wzrosła – zajętych było ok. 50 proc. miejsc. To zupełnie odwrotna sytuacja niż w „normalnych" latach, kiedy to zajętość parkingów w wakacje malała. Kierowcy mają do dyspozycji 15 parkingów, które zapewniają 4 419 miejsc postojowych, w tym 26 dla aut elektrycznych. Codziennie na tych obiektach może też pozostawić swoje pojazdy 808 rowerzystów. Bezpłatnie z P+R mogą korzystać osoby, które w chwili wyjazdu z parkingu przedstawią ważny bilet od dobowego wzwyż, tj. dobowy, 3-dniowy, weekendowy, weekendowy grupowy, 30-dniowy, 90-dniowy, bilet seniora, bilet dla dzieci z rodzin z trójką dzieci. Taką możliwość mają też osoby uprawnione do korzystania z bezpłatnych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę. ■





Warszawski Transport Publiczny

# ZMIANY NA KAMIONKU



# Zmiana rozkładu jazdy pociągów

**Wprowadzone zostały zmiany w kursowaniu pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich. Największe dotyczą linii legionowskiej – kursowanie pociągów SKM S9 zostało zawieszone a ich rolę przejęła S3.**

Koniec wakacji oznacza wprowadzenie korekty kolejowego rozkładu jazdy. Największy wpływ na jego kształt mają prace prowadzone przez zarządcę infrastruktury kolejowej – spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe na stacji Warszawa Zachodnia i nowo budowanym przystanku Warszawa Targówek.

Odcinek pomiędzy stacjami Warszawa Zachodnia Peron 8 a Warszawa Wola został wyłączony z ruchu. Kursowanie pociągów SKM S9 jest zawieszone do odwołania. Od 30 sierpnia pomiędzy przystankiem Warszawa Wola a przystankami Legionowo / Legionowo Piaski / Wieliszew/ Radzymin kursują tylko pociągi linii S3 ze zwiększoną częstotliwością. Większość pociągów zaczyna i kończy  kursy na przystanku Warszawa Wola, a pozostałe na przystanku Warszawa Powązki.

Na linii S1 zmiany są niewielkie i ograniczą się do kilkuminutowych przesunięć odjazdów pociągów z poszczególnych stacji.

Najistotniejsza zmianą na linii S2 jest zawieszenie ostatniego, wieczornego połączenia z Lotniska Chopina w kierunku Sulejówka Miłosny oraz skrócenie do stacji Warszawa Wschodnia dwóch ostatnich, wieczornych kursów z Sulejówka Miłosny w kierunku Warszawy Zachodniej.

Rozkład jazdy pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej jest dostępny na stronie www.wtp.waw.pl w zakładce „Rozkłady jazdy”.

Rozkład jazdy Kolei Mazowieckich jest dostępny na stronie mazowieckie.com.pl.




# Autobusy linii 103 nie dowożą do Dworca Zachodniego

**Z ostatniego przystanku linii 103 przy Dworcu Zachodnim nie można wejść na dworzec oraz dojść do al. Prymasa Tysiąclecia.**

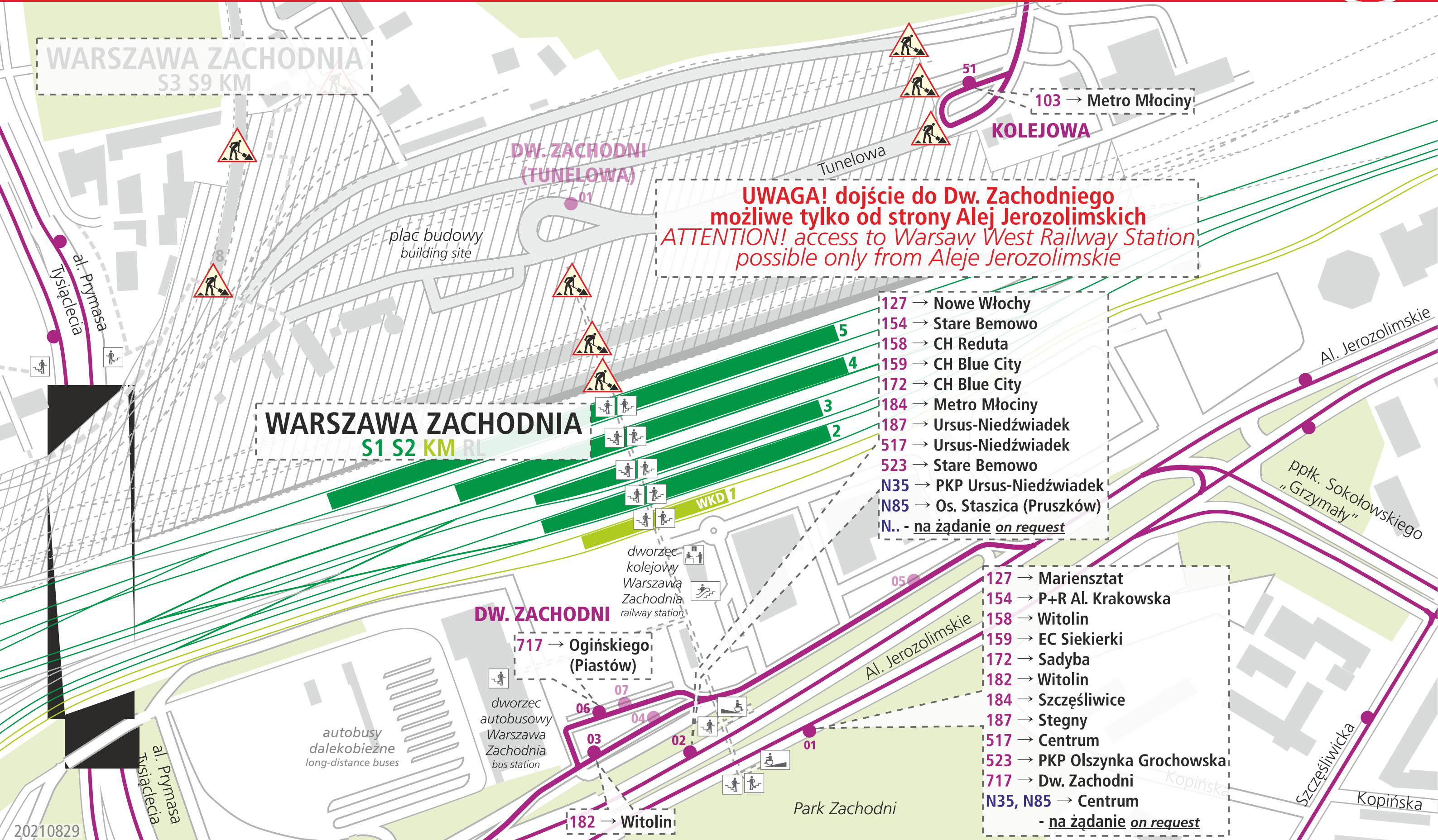
Trwa przebudowa Dworca Zachodniego. Na zlecenie zarządcy infrastruktury kolejowej – spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, od 29 sierpnia do odwołania, został zamknięty teren przylegający do Dworca Zachodniego od strony ulicy Tunelowej.

Z ostatniego przystanku autobusów linii 103 przy ulicy Tunelowej nie ma dojścia do dworca Warszawa Zachodnia oraz al. Prymasa Tysiąclecia, w tym także do przystanków autobusowych przy tej arterii.

Dojście do dworca jest możliwe tylko od strony Alej Jerozolimskich. Zatrzymują się tam autobusy linii: 127, 154, 158, 159, 172, 182, 184, 187, 517, 517, 717, N35, N85.

# WARSZAWA ZACHODNIA

Warszawski Transport Publiczny




www.wtp.waw.pl

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU 24/7 WARSZAWA 19115

# Zielone dla tramwajów

**Już wkrótce na kolejnych ulicach w Warszawie pojawi się zielona fala dla tramwajów. Jeszcze w tym roku pojazdy przyśpieszą na Grochowie i na trasie na Wolę. Specjalny system włączy zielone światło na odcinkach o długości 6 kilometrów.**

Tramwaje Warszawskie podpisały umowę na system priorytetów dla tramwajów na dwóch trasach. Pierwsza z nich to ulice Towarowa i Okopowa między pl. A. Zawiszy a rondem Zgrupowania AK „Radosław". Na tym liczącym prawie 3,5 km odcinku, zmiany zostaną wprowadzone w 12 miejscach z sygnalizacją świetlną. Druga nowa trasa z zieloną falą to ulica Grochowska między rondem Wiatraczna a pętlą na Gocławku. Tu zielone światło pojawi się na sześciu skrzyżowaniach. Dzięki temu tramwaje linii nr 9 na całej swojej trasie będą mogły przyśpieszyć łącznie nawet o 10 minut.

Rozwój sytemu priorytetów dla publicznego transportu zbiorowego jest jednym ze 100 projektów prezydenta Warszawy Rafała Trzaskowskiego, których celem jest przekształcenie stolicy w miasto najlepsze do życia, a nie tylko do pracy. Wdrożenie priorytetów pozwala na znaczną poprawę efektywności systemu transportowego, dzięki czemu przemieszczanie się po stolicy z wykorzystaniem Warszawskiego Transportu Publicznego jest jeszcze wygodniejsze oraz szybsze. Wkrótce priorytety zawitają na kolejne odcinki stołecznych torowisk.

## Zielona fala dla tramwaju w całym mieście

Zielona fala działa już na 160 z 255 stołecznych skrzyżowań, przez które przejeżdżają tramwaje. To aż 63 procent. Docelowo system priorytetów ma objąć wszystkie warszawskie skrzyżowania z torami i sygnalizacją świetlną. Do końca tego roku zielona fala dla tramwajów ma pojawić się w 75 proc. takich miejsc a w przyszłym ma objąć minimum 90 proc. skrzyżowań.

## GPS i przetwarzanie danych w chmurze

Tramwaje Warszawskie jako jedyne w Polsce i jedne z niewielu na świecie stosują przy budowie priorytetów dla tramwajów rozwiązania oparte o GPS i przetwarzanie danych w chmurze. Spółka odchodzi od technologii wymagającej prowadzenia przewodów pod ziemią na rzecz tzw. wirtualnej lokalizacji GPS. Jeszcze niedawno instalacja „zielonej fali" oznaczała, że na torach trzeba było zakładać czujniki wykrywające nadjeżdżające tramwaje z odległości nawet kilkuset metrów. Koszt budowy takiej instalacji na jednym skrzyżowaniu to kilkaset tysięcy złotych. Oznaczało to także budowę podziemnych instalacji, a nawet rozkopywanie ulic.



Teraz prace instalacyjne ograniczone są do samego skrzyżowania, co przynosi konkretne oszczędności.

## Więcej szybszych linii tramwajowych

Trasy na Grochowie i z pl. A. Zawiszy do ronda Zgrupowania AK „Radosław" nie są jedynymi, na których pasażerowie oszczędzą kolejne minuty. Priorytety dla tramwajów wdrażane są od 2014 r., a efekty widać już w całym mieście. Tramwaje linii 17 z Tarchomina docierają teraz na Służewiec o dziesięć minut szybciej, a 41 z Żerania Wschodniego – o dziewięć minut. Przejazd przez Bródno do Dworca Wileńskiego na Pradze skrócił się o trzy minuty, a prędkość wzrosła o 15 procent. Tramwaje popularnej linii 2 z Nowodwo-

rów do metra Młociny jadą krócej o 5 minut, co oznacza skrócenie czasu przejazdu aż o jedną czwartą. Ze średnią prędkością komunikacyjną ok. 30 km na godz. jest to jedna z najszybszych linii tramwajowych w Polsce.

### Oszczędności dla tramwajarzy i środowiska naturalnego

Zielona fala to też korzyści dla budżetu Tramwajów Warszawskich. Od początku zmian udało się „odzyskać" aż 29 tramwajów i 90 etatów do ich obsługi. Oznacza to, że spółka ma mniejszy kłopot z poszukiwaniem nowych pracowników. Oczywiście nie ma to wpływu na częstotliwość kursowania tramwajów. Dzięki obniżeniu zużycia energii, priorytety dla tramwajów to także większa korzyść dla środowiska. Badanie wykazało, że gdy włączono priorytet na ulicy Marymonckiej, zużycie energii przez tramwaje spadło na tym odcinku o 13 procent. Tylko na jednej linii tramwajowej spółka oszczędza w ciągu roku około 70 tys. złotych.

### Terminy i koszty

Prace związane z wdrożeniem priorytetów na Grochowie oraz między pl. A. Zawiszy, Kercelakiem i rondem Zgrupowania AK „Radosław" potrwają do końca roku i będą kosztowały 576 tys. zł netto. Wykonawcą jest firma Siemens Mobility.

## Tramwaje już z homologacją

**Jest homologacja dla tramwajów Hyundai dla Warszawy. Nowy pojazd przeszedł już wszystkie wymagane testy i może się samodzielnie poruszać po ulicach. Podczas badań okazało się też, że jest bardzo cichy.**

Tramwaj przeszedł wszystkie testy wymagane przez proces homologacji m.in. pomiar wymiarów zewnętrznych, sprawdzenie działania układu hamulcowego czy jezdnego. To oznacza, że może się już samodzielnie poruszać po ulicach.




Badania homologacyjne rozpoczęły się w lipcu tuż po przyjeździe pierwszych dwóch pojazdów do Warszawy. Teraz tramwaje będą przechodziły kolejne testy.

Zostanie przeprowadzona m.in. jazda 18-godzinna, podczas której motorniczy będzie symulował rzeczywisty przejazd uwzględniający np. otwieranie i zamykanie drzwi czy różne sposoby kierowania tramwajem. I test niezawodności, podczas którego sprawdzona zostanie możliwość bezawaryjnej jazdy na dystansie 2 500 kilometrów.

Dotychczas jazdy testowe były prowadzone tylko nocą na wydzielonych odcinkach torów. Teraz nowe pojazdy będzie można spotkać w Warszawie także w dzień. Kolejne z zamówionych tramwajów dla Warszawy będą odbierane na przełomie 2021 i 2022 roku. Pierwsze dwa tramwaje będą woziły warszawskich pasażerów wcześniej, bo już jesienią tego roku.

### Rekordowo cichy tramwaj

W trakcie badań homologacyjnych zmierzono także poziom dźwięków wydawanych przez nowe tramwaje. I okazało się że są one najcichsze wśród wszystkich eksploatowanych w Warszawie i w Polsce – natężenie dźwięku w dotychczas używanych wagonach wynosiło 77 decybeli, tymczasem natężenie dźwięku zmierzone w nowych tramwajach wyniosło nieco ponad 74 decybeli. Jest to poziom dźwięku wydawany przez duży,

nieco głośniejszy odkurzacz. Różnica 3 decybeli jest różnicą bardzo odczuwalną, co wynika ze specyfiki pomiaru natężenia dźwięku. W całej Europie jest bardzo niewiele cichszych tramwajów.

O ciszę pomaga dbać m.in. unikalna konstrukcja wagonów, oparta na skrętnych wózkach, które zostały zaprojektowane w taki sposób, by cicho pokonywać nawet te ulice, gdzie są ciasne zakręty. Skrajne wózki są tzw. wózkami obrotowymi. To rozwiązanie pozwala na ograniczenie zużycia szyn, a także zapewnia cichszą jazdę na łukach. Dodatkowo każde koło wyposażone zostało w absorber hałasu.

### Ile nowych tramwajów w Warszawie?

Nowe wagony są częścią większego zamówienia obejmującego aż 123 pojazdy. Umowa zawiera opcję na kolejne 90 wagonów.

Do stolicy trafią aż trzy rodzaje pojazdów szynowych o różnej długości, w wersji jednokierunkowej i dwukierunkowej. W najdłuższym tramwaju będzie mogło podróżować nawet 240 osób.

Dzięki nowym pojazdom, warszawianki i warszawiacy będą mogli częściej podróżować niskopodłogowymi, wygodnymi, klimatyzowanymi wagonami. Docenią je w szczególności pasażerowie z niepełnosprawnościami, opiekunowie z dziećmi w wózkach, a także seniorzy.

Po zrealizowaniu zamówienia na wszystkie 123 tramwaje do końca kwietnia 2023 r., stolica będzie dysponowała największą flotą tramwajów niskopodłogowych w Polsce. Ich liczba przekroczy 430, co będzie stanowić aż 70 proc. całego taboru tramwajowego. ■

## Skoda Varsovia – tak będzie wyglądało wnętrze nowego pociągu



**230 miejsc siedzących, jednoprzestrzenne wnętrze, ekrany informacyjne i liczne udogodnienia dla pasażerów – to tylko niektóre elementy, które pojawią się w nowych pociągach Metra Warszawskiego skoda Varsovia.**

Produkcja nowych pociągów metra dla Warszawy wchodzi właśnie w kolejny etap. Surowe, metalowe wnętrza wagonów już niedługo wyposażone zostaną we wszystkie znane pasażerom elementy wystroju. Estetyczna i funkcjonalna przestrzeń pozwoli na podróżowanie w bardzo komfortowych warunkach.

### Różne obszary dla pasażerów

Wnętrze pociągu zaprojektowano tak, aby ułatwić podróżowanie różnym grupom pasażerów. Jest strefa przeznaczona do dłuższych podróży. Znajdują się w niej dwa rzędy sześcioosobowych siedzeń i ekrany informacyjne. Kolejna strefa została zaprojektowana z myślą o szybkiej wymianie pasażerów. To przestrzeń znajdująca się najbliżej drzwi wagonów. Jest tutaj dużo miejsc stojących, pionowy uchwyt pośrodku oraz wiele uchwytów bocznych.

Następny obszar – ze specjalnymi pionowymi panelami na których można się oprzeć całym ciałem oraz pasami bezpieczeństwa – przewidziano dla osób z niepełnosprawnościami, wymagających dodatkowego zabezpieczenia w trakcie podróży. W pociągu jest też wielofunkcyjna przestrzeń dla wózków dziecięcych, rowerów oraz osób podróżujących z dużym bagażem.




metro Warszawa DESCENT s.r.o. 2020

## Dostępna przestrzeń

Powierzchnia dla pasażerów stojących wyniesie aż 181,4 m kw. We wszystkich wagonach znalazło się 230 miejsc siedzących – po 33 miejsca w wagonach czołowych oraz po 41 miejsc w wagonach pośrednich. Każdy wagon wyposażono również w kilka miejsc stojących ze spocznikami, co zapewni dodatkowy komfort i bezpieczeństwo.




Ułatwieniem będą także wysuwane rampy w drzwiach przy kabinach maszynisty. Dzięki nim osoby poruszające się na wózkach będą mogły wjechać do pociągu bez obawy o zablokowanie koła w przestrzeni pomiędzy krawędzią peronu a pociągiem.

W pociągach skody będzie można swobodnie przechodzić pomiędzy wagonami. W jednym pociągu pomieści się nawet 1 500 pasażerów.

## Informacje i bezpieczeństwo

O informacje dotyczące trasy zadba 46 wyświetlaczy. Wskażą one do którego przystanku zbliża się pociąg i w jakim kierunku jedzie, przekażą też najważniejsze komunikaty.

Pasażer będzie mógł czuć się w nim bezpiecznie. Zapewnią to szklane szyby oddzielające miejsca siedzące od stojących, kontrastujące z otoczeniem uchwyty na odpowiedniej wysokości oraz sygnalizacja świetlna i dźwiękowa podczas zamykania drzwi. Pociąg będzie dobrze doświetlony, wyposażony w monitoring, po dwie gaśnice w każdym wagonie, a także awaryjne otwieranie każdych drzwi. Pasażerowie będą mogli powiadomić maszynistę za pomocą komunikatorów znajdujących się w każdym wagonie.




## Odbiory kolejnych wagonów w toku

Produkcja pociągów skoda Varsovia prowadzona jest w zakładach w Ostrawie i Pilznie. Kolejne etapy produkcji składów dla Warszawy podlegają kontroli jakościowej i odbiorom, prowadzonym przez pracowników metra. Podczas całego procesu realizacji zamówienia zaplanowano kilka tysięcy kontroli.

Dotychczas przeprowadzone zostały m.in. odbiory: pudeł surowych, pudeł pomalowanych, przekładni napędowej, silnika trakcyjnego, sprzęgów, zestawów kołowych, ramy wózka. W najbliższym czasie zaplanowane zostały odbiory pierwszych sztuk podzespołów: okładzin wyłożenia wnętrza, siedzeń, odbieraka prądu. Odebranych zostało dziewięć pomalowanych pudeł wagonów.

Przetarg na dostawy do 37 nowych, jednoprzestrzennych składów metra został rozstrzygnięty w październiku 2019 roku, po oddaleniu przez sąd wszystkich odwołań. Umowa na dostawę pociągów skoda Varsovia podpisana została 30 stycznia 2020 r. Kontrakt przewiduje dostawę 222 wagonów, w tym 74 z kabiną maszynisty i 148 wagonów pośrednich. ■

# 30 września kończą się uprawnienia Karty Ucznia dla dzieci z klas 4-7

**Warszawscy uczniowie ze szkół podstawowych bezpłatnie podróżują Warszawskim Transportem Publicznym z Kartą Ucznia. To ostatni moment na złożenie wniosku o wydanie kart dla uczniów pierwszych klas, a także o przedłużenie ich ważności dla uczniów klas 4-7.**

## Czym jest Karta Ucznia?

Od 2017 roku uczniowie warszawskich szkół podstawowych oraz dzieci mieszkające w Warszawie, ale uczące się w miejscowościach z nią sąsiadujących, nie płacą za przejazdy Warszawskim Transportem Publicznym. Uprawnienia te potwierdza Karta Ucznia wydawana – za pośrednictwem szkół – przez Zarząd Transportu Miejskiego.

Na podstawie Karty Ucznia można bezpłatnie podróżować Warszawskim Transportem Publicznym w obydwu strefach biletowych oraz – w ramach oferty „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD" – pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Dzięki temu dzieci i młodzież jeżdżą „na karcie" nie tylko do szkoły i domu, ale mogą także wybrać się na dalszą wycieczkę.

Uczniowie klas pierwszych dostaną swoje Karty Ucznia we wrześniu. Uczniowie starszych klas (4-7) muszą swoje wymienić na nowe, bo ważność ich kart kończy się 30 września tego roku.

## Jak wyrobić lub przedłużyć ważność Karty Ucznia?

Wniosek o wydanie Karty Ucznia lub o przedłużenie jej ważności można złożyć on-line. Ze szkoły, do której uczęszcza lub będzie uczęszczało dziecko, rodzice lub opiekunowie dostają link do strony internetowej, na której wypełnia się wniosek-formularz. Do wyboru są dwa dokumenty – o wydanie karty dla pierwszaka lub przedłużenie jej ważności dla ucznia klas 4-7.

Do złożenia wniosku potrzebne jest aktualne legitymacyjne zdjęcie dziecka wykonane w orientacji pionowej na jednolitym, jasnym tle. Fotografia powinna być w formacie JPG lub PNG, w minimalnej rozdzielczości 200×259 pikseli, a wielkość pliku nie może przekraczać 2 MB. W przypadku przedłużania ważności karty, należy także przygotować numer obecnej Karty Ucznia

Po wypełnieniu i wysłaniu wniosku, e-mailem przychodzi potwierdzenie złożenia dokumentu. Gotowa karta zostanie dostarczona do szkoły, a placówka zawiadomi o możliwości jej odbioru.

## Co w przypadku, gdy dziecko uczęszcza do podwarszawskiej szkoły?

Jeżeli dziecko mieszka w Warszawie, ale rozpoczyna lub kontynuuje edukację w szkole znajdującej się w sąsiadującej z nią miejscowości, kartę można wyrobić lub przedłużyć jej ważność w Punkcie Obsługi Pasażerów.

Należy zabrać ze sobą:

- wypełniony wniosek o wydanie spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej (w przypadku dzieci, dla których będzie to pierwsza Karta Ucznia),
- aktualne legitymacyjne zdjęcie (o wymiarach 3,5×4,5 cm) dziecka,
- ważną legitymację szkolną (na której wskazany jest adres zamieszkania ucznia) lub zaświadczenie wydane przez szkołę (z podanym adresem miejsca zamieszkania ucznia oraz informacją o uczęszczaniu dziecka do szkoły w określonym roku szkolnym) i dokument potwierdzający tożsamość dziecka.



### Wyjątkowe warszawskie miejsca

Dzieci i młodzież otrzymają Karty Ucznia z wyjątkowymi wzorami przygotowanymi – w ramach konkursu zorganizowanego przez m.st. Warszawa – przez Zosię z bielańskiej szkoły i Kacpra ze szkoły w Ursusie.

Zosia „zaprasza" wieczorem – podczas pięknego zachodu słońca – nad Wisłę w okolice pomnika Syreny i mostu Świętokrzyskiego. W tle miasto szykuje się do snu, zarówno jego lewy brzeg z górującym nad nim Pałacem Kultury i Nauki, jak i prawy – z PGE Stadionem Narodowym i urokliwymi kamienicami na Saskiej Kępie. Kacper zaakcentował w pracy popularne miejsca i zabytki stanowiące wizytówki stolicy. Na karcie odnajdziemy, skupione wzdłuż Wisły, m.in.: Zamek Królewski, kolumnę Zygmunta, wieżowiec Złota 44, Warszawski Ogród Zoologiczny i PGE Stadion Narodowy.

Szczegółowe informacje o Karcie Ucznia dla pierwszoklasistów oraz o wymianie kart wydanych w 2017 roku są dostępne na stronie wtp.waw.pl. ■

## POP-y czynne dłużej

**Wydłużyliśmy godziny otwarcia Punktów Obsługi Pasażerów. W dni powszednie większość z nich świadczy usługi w godzinach 7-20.**

Nasi pracownicy służą pomocą w 19 lokalizacjach w dni powszednie oraz pięciu w soboty. W POP-ach można załatwić wszystkie sprawy związane z Warszawskim Transportem Publicznym: kupić bilety, wyrobić Warszawską Kartę Miejską czy wgrać uprawnienia do Karty warszawianki / warszawiaka.

Dodatkowo w ośmiu miejscowościach aglomeracji warszawskiej działają Punkty Kodowania Biletów, w których mieszkańcy mogą doładować Bilet Metropolitalny oraz wgrać na Warszawską Kartę Miejską inne bilety długookresowe z taryfy ZTM.

Godziny pracy wszystkich lokalizacji można sprawdzić na stronie wtp.waw.pl. ■






## Punkt Kodowania Biletów w Otwocku

**W Urzędzie Miasta w Otwocku otwarty został punkt ładowania Biletów Metropolitalnych. Jest czynny w poniedziałki i piątki.**

Punkt działa w Urzędzie Miasta przy ul. Armii Krajowej 4, w budynku B, na parterze, w pokoju nr 7. Jest czynny w poniedziałki, w godz. 10.00-18.00 i piątki od godz. 8.00 do 16.00.

Można w nim doładować Bilet Metropolitalny oraz wgrać na Warszawską Kartę Miejską inne bilety długookresowe z taryfy ZTM. Płatność tylko kartą.

Punkt Kodowania Biletów w Otwocku jest już dziewiątym punktem w miejscowościach aglomeracji warszawskiej. Punkty działają także w Kobyłce, Legionowie, Ożarowie Mazowieckim, Piasecznie, Piastowie, Sulejówku Miłośnie, Radzyminie i Wołominie.

Szczegółowe informacje o punktach można znaleźć na naszej stronie internetowej w zakładce „Bilety, opłaty". ■

Warszawski
Transport
Publiczny




# NOWE WZORY WKM

# Zielone dachy warszawskich wiat przystankowych

**W sierpniu zazieleniły się dachy warszawskich wiat przystankowych – na 20 z nich wyłożono dywany rozchodnikowe. Tym samym Warszawa staje się liderem tego typu rozwiązań w naszym kraju, jak na stolicę zieleni przystało.**

AMS, operator wiat przystankowych Warszawskiego Transportu Publicznego, w uzgodnieniu z Zarządem Transportu Miejskiego wyłożył rozchodnik na zadaszeniach, dzięki czemu stały się one bardziej przyjazne pasażerom i środowisku naturalnemu oraz lepiej wkomponowują się w przestrzeń miejską.

## Test na Żoliborzu

Po raz pierwszy rozchodnik na dachu warszawskiej wiaty przystankowej wyłożono testowo w sierpniu 2020 roku. Był to żoliborski przystanek Ks. Popiełuszki 02, który firma AMS zrealizowała w ramach realizacji strategii smart city – współtworzenia miast inteligentnych. W tej próbie chodziło o sprawdzenie, jak rośliny zniosą trudne warunki – wahania temperatury od ujemnej w zimie do kilkudziesięciu stopni „na plusie" latem, deszcze, śnieg, ale też okresy suszy. Rozchodniki zniosły wszystko, rośliny są na dachu wiaty do dziś i wyglądają równie dobrze jak rok temu. To właśnie przesądziło o wyborze rozchodnika jako rośliny przystankowej. Jest on niemal bezobsługowy – nie wymaga podlewania i nawożenia, a długo wygląda świeżo i estetycznie.

Wygląd to tylko jedna z zalet obecności rozchodnika w przestrzeni miejskiej i wcale nie najważniejsza. Przede wszystkim ogranicza on zapylenie powietrza o ok. 15-20 proc. i pochłania rocznie 7,3 kg dwutlenku węgla. W upalne dni obniża temperaturę pod dachem o 3-5 stopni Celsjusza. W czasie deszczu magazynuje nawet 150 litrów wody, co przyczynia się do tak bardzo pożądanej retencji wody opadowej. Rozchodnik dzięki długiemu okresowy kwitnienia sprzyja także owadom.

## Drugie rozdanie

Rośliny pojawiły się na dwudziestu przystankach – dziewięciu autobusowych na Mokotowie: Batumi 01, Chełmska 03, Wołoska-Szpital 01, Metro Wilanowska 18, Al. Lotników 05, Metro Służew 01 i 02, Konduktorska 02, Goraszewska 01 i jednym tramwajowym – Rondo Unii Europejskiej 03, a także dwóch tramwajowych we Włochach: Hynka 03 i 04 oraz trzech tramwajowych na Woli: Magistracka 01, Młynarska 04 i PKP Wola 03, na Żoliborzu na wiacie autobusowej Elbląska 01 oraz tramwajowej Sady Żoliborskie 04, na Bemowie trafiły na przystanek autobusowy Wrocławska 01, natomiast na Pradze Południe na przystanek autobusowy Gdecka 02 i Praga-Płd.-Ratusz 02.





# Sprawdzisz gdzie jest autobus i tramwaj

**Od sierpnia na wybranych przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego montowane są ekrany informacyjne. W pierwszym etapie pilotażowego programu pojawią się na 15 przystankach.**

Nowe ekrany za zgodą Zarządu Transportu Miejskiego wprowadza na przystankach firma AMS, operator warszawskich wiat przystankowych. Digital Citylight to nowoczesne cyfrowe ekrany w wiatach, które wyposażone zostały w funkcjonalności ułatwiające podróżowanie po mieście. System wykorzystuje ogólnodostępne dane o aktualnym położeniu pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego. Pasażerowie na przystanku mogą on-line na planie wyświetlanym na ekranie śledzić położenie autobusów i tramwajów, które kursują w pobliżu danego przystanku. Można także sprawdzić prognozę pogody, utrudnienia w ruchu drogowym albo po prostu umilić sobie czas, śledząc autorski kanał informacyjny Cityinfo. Są to plansze z lokalnymi treściami redakcyjnymi i miejskimi z dziesięciu różnych kategorii tematycznych. Na przykład w dziale „Poczuj historię” można podziwiać archiwalne fotografie z Warszawy, a „Moje miasto” prezentuje ciekawe, aktualne zdjęcia. Jest też kącik adopcyjny, dzięki któremu psy ze schronisk mogą znaleźć nowy dom. Dodatkowo można podładować telefon oraz skorzystać z bezdotykowego dyfuzora do dezynfekcji dłoni. To pierwszy test takich urządzeń na przystankach komunikacji miejskiej, który potrwa do końca roku. Za ich obsługę odpowiada firma AMS.

- Cieszymy się, że przystanki na których zatrzymują się pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego, oferują pasażerom nowe funkcjonalności. Możliwość śledzenia na mapie kursujących autobusów i tramwajów ułatwi planowanie podróży oraz oszczędzanie czasu, zwłaszcza że w Warszawie sytuacja na drogach potrafi zmieniać się dynamicznie. Zdjęcia stolicy mogą zainspirować mieszkańców i turystów do wycieczek, oczywiście komunikacją miejską – mówi Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego.




Na Digital Citylight wyświetlane są reklamy i treści redakcyjne w ramach statycznego obrazu, zgodnie z wymogami Ustawy o drogach publicznych. W pierwszym etapie, przewidzianego na kilkadziesiąt sztuk pilotażowego programu, w cyfrowe ekrany wyposażonych zostanie 15 stołecznych przystanków. Są to przystanki: Centrum 01 przy ul. Marszałkowskiej, Królikarnia 02 przy ul. Puławskiej czy Zajezdnia Wola 03 i 06 przy al. Solidarności, Muranów 03 przy ul. Anielewicza, Kapitulna 01 przy ul. Miodowej, Piękna 03 i Mokotowska 02 przy ul. Pięknej, Wiejska 01 przy ul. Górnośląskiej.

– Konsekwentnie realizujemy politykę Smart City i projektujemy usługi użyteczne dla mieszkańców polskich miast – mówi Robert Bartoszcze, dyrektor ds. digital w AMS – Przenosimy na ekrany informacje, które standardowo są dostępne w dedykowanych aplikacjach i dzięki temu zmniejszamy barierę dostępności usług cyfrowych dla osób, które z takich aplikacji na co dzień nie korzystają lub po prostu rozładował im się telefon – dodaje. ■

# Smocze skrzydła na przystankach

**Pętle komunikacji miejskiej w letniej odsłonie. Pasażerowie mogą podziwiać tysiące smoczych begonii posadzonych w piętrowych kwietnikach.**

## Begonia królową lata

Latem na miejskich kwietnikach pasażerowie komunikacji miejskiej mogą podziwiać przede wszystkim begonie w towarzystwie trawy ozdobnej rozplenicy japońskiej i gaury – byliny o delikatnych, ale wyjątkowo dekoracyjnych kwiatach. Za dobór roślin, które można oglądać na pętlach, odpowiada Marta Kucińska, specjalistka do spraw zieleni Zarządu Oczyszczania Miasta, która w tym roku wybrała odmianę Dragon Wing, czyli smocze skrzydło. – To jedne z najszybciej i najokazalej rosnących begonii. Osiągają do 70 cm wysokości, a koń-cówki pędów są lekko zwisające, co nadaje całej kompozycji interesujący wygląd. Liście Dragon Wing są intensywnie zielone i błyszczące. Wspaniale kontrastują z różowymi i czerwonymi kwiatami rosnącymi w obfitych kępach – opowiada.

Ogrodnicy posadzili 7 600 letnich kwiatów na siedmiu pętlach komunikacji miejskiej. Najwięcej, bo po 1 700 smoczych begonii na pętli Żerań FSO i Rondo Wiatraczna, a kolejne 1 400 na pętli tramwajowej Okęcie. Natomiast pętla autobusowa Esperanto i Wilanów wzbogaciła się o begonie boliwijskie. Odmienną – co do gatunków użytych roślin – aranżację zyskała pętla tramwajowa Annopol, którą dekorują czerwone pelargonie bluszczolistne.



Kolejna zmiana ukwiecenia jesienią. Wtedy na pętlach będzie można podziwiać wrzosy i kapustę ozdobną.

## Odpowiednia pielęgnacja

Wszystkie gatunki wybierane do aranżacji miejskiej przestrzeni, ze względu na specyfikę miejsc w których rosną, muszą być wytrzymałe na wysokie temperatury, słońce, silny wiatr czy spaliny. Ogrodnicy przez cały rok dobierają odpowiednie zabiegi pielęgnacyjne do każdej rośliny. I tak latem begonie i pelargonie są regularnie podlewane i nawożone, pielone, a przekwitłe kwiatostany i pożółkłe liście usuwane.



## Od bratków po wrzosy

Lato to najbardziej sprzyjający roślinom czas. Długie słoneczne dni sprawiają, że posadzone w czerwcu begonie wyglądają najpiękniej – mają pełne kwiaty i soczyste liście. Zastąpiły one bratki, które to Zarząd Oczyszczania Miasta rozdał mieszkańcom. Akcja, podobnie jak ta z minionej jesieni, kiedy ZOM oddał mieszkańcom pelargonie, spotykała się z bardzo pozytywnym odbiorem i zainteresowaniem warszawiaków. Kolejna zmiana ukwiecenia odbędzie się jesienią. Wtedy na pętlach będzie można podziwiać wrzosy i kapustę ozdobną.

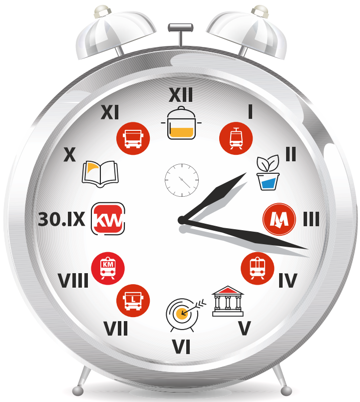
Sezonowe sadzenie kwiatów to tylko jedna z części prac, jakie Zarząd Oczyszczania Miasta prowadzi w zakresie utrzymania zieleni na 57 pętlach komunikacji miejskiej. Regularna pielęgnacja w postaci cięć technicznych, pielenia, nawożenia, koszenia oraz dosadzania dotyczy także drzew i krzewów.

KARTA WARSZAWIAKA
POŁĄCZ SIĘ Z MIASTEM!

# **Pamiętaj, 30 września upływa termin ważności Twojej KARTY WARSZAWIAKA** (e-hologramu)

Przedłuż swoje uprawnienia w najbliższym biletomacie już dziś i dalej korzystaj ze zniżek

## Warszawiacy płacą mniej za komunikację miejską!




Jeśli mieszkasz w Warszawie, nie posiadasz Karty warszawiaka i chcesz korzystać z przysługujących Tobie ulg i preferencji, a rozliczyłeś swój podatek dochodowy za 2020 r. w warszawskim urzędzie skarbowym, przyjdź do POP ZTM lub WOM z dokumentem poświadczającym rozliczenie

**Szczegółowe informacje:**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| www.wtp.waw.pl | Miejskie Centrum Kontaktu 19 115 | Punkty Obsługi Pasażerów ZTM | Urzędy Dzielnic | www.karta.um.warszawa.pl (informacja o pozostałych zniżkach) |

# WARSZAWSKIE MURALE




Mural „Pamięć o Cywilnej Ludności Powstańczej Warszawy". Tędy przebiegała droga, którą Niemcy prowadzili na egzekucję okolicznych mieszkańców oraz personel i pacjentów Szpitala Wolskiego.
ul. Płocka 41




Mural na bloku mieszkalnym
ul. Kasprowicza 72




Mural „Niepodległość" upamiętniający 100-lecie odzyskania niepodległości przez Polskę
ul. Grochowska 215



Mural według obrazu Edwarda Dwurnika „Zakłady Norblina”(cykl „Warszawa”
ul. Żelazna 51/53 (skrzyżowanie z ul. Prosta)




Mural „Twoje auto, mój oddech” zachęcający do wyboru bardziej ekologicznych rozwiązań – komunikacji miejskiej lub rowerów
ul. Obożna 11

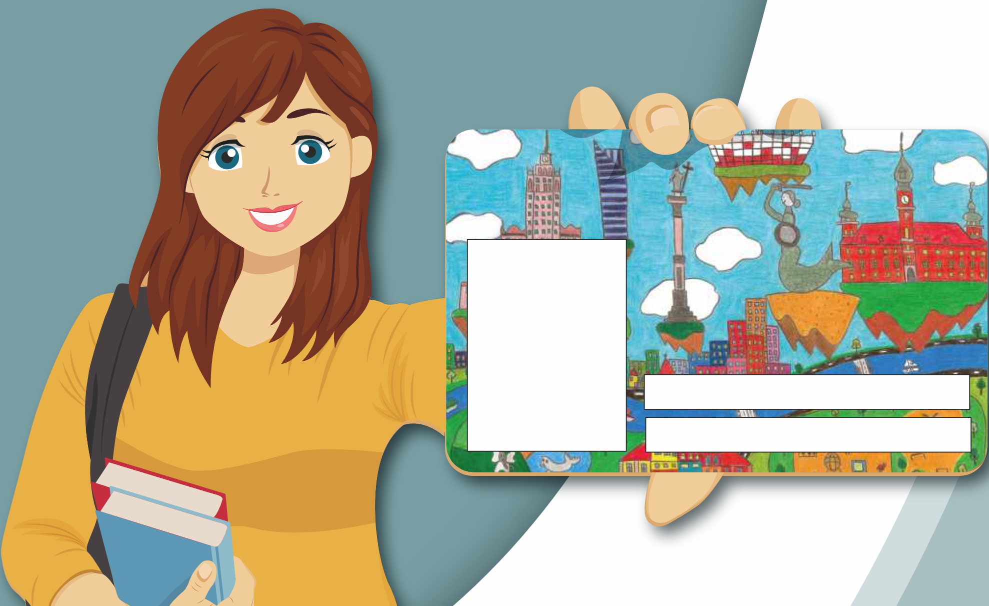



Mural nawiązujący do hasła „Moda na Wolę” prezentuje najbardziej charakterystyczne miejsca na Woli
ul. Żelazna 91 (skrzyżowanie z al. „Solidarności”)

Warszawski Transport Publiczny

## PRZED 30 WRZEŚNIA

# WYMIEŃ KARTĘ UCZNIA I BEZPŁATNIE KORZYSTAJ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



Szczegółowe informacje na **www.wtp.waw.pl** oraz **www.ztm.waw.pl**



**WYMIANA DOTYCZY UCZNI W KLAS 4-7,**
**KTÓRYCH KARTY STRACĄ WAŻNOŚĆ 30.09.2021**



# Cóż tam widać za oknem?

**Zapraszamy na wycieczkę Warszawskimi Liniami Turystycznymi. Wyjątkową! Tym razem pozwólmy sobie na słodkie lenistwo, przejdźmy całą trasę liniami 36 lub 100 i podziwiajmy Warszawę zza okien tramwaju lub autobusu.**



## 36 z Ochoty przez Śródmieście na Żoliborz

Tramwaj Warszawskich Linii Turystycznych linii 36 zaczyna kursy na placu G. Narutowicza.

Malowniczą ulicą Filtrową dojeżdża do Filtrów Warszawskich – kompleksu budynków uznawanych za perłę architektury przemysłowej. Filtry działają od ponad 130 lat. Stacja powstała dzięki staraniom prezydenta Sokratesa Starynkiewicza, a została zaprojektowana przez angielskiego inżyniera Wiliama Lindleya. W 1885 r. do kranów mieszkańców popłynęła woda wprost ze stacji Filtry. Część oryginalnych obiektów jest użytkowana do dziś, a w budynkach dawnej pompowni parowej i kotłowni urządzono muzeum wodociągów i kanalizacji.

„Trzydziestka szóstka" mija Filtry, jedzie ulicą Nowowiejską przez pl. Politechniki z gmachem głównym uczelni z przełomu XIX i XX w., dojeżdża do pl. Zbawiciela, a następnie do pl. Konstytucji, który otwiera drzwi do części miasta wybudowanej zgodnie z prawidłami architektury socrealistycznej. Jedzie dalej ulicą Marszałkowską, wzdłuż której po II wojnie światowej usytuowano Marszałkowską Dzielnicę Mieszkaniową. Nawet niewprawne oko dostrzeże na budynkach, charakterystyczne dla architektury tego okresu, liczne płaskorzeźby przedstawiające m.in. przedstawicieli klasy robotniczej.

W sąsiedztwie skrzyżowania ulicy Marszałkowskiej z Al. Jerozolimskimi góruje nad miastem jeden z najwyższych budynków stolicy – Pałac Kultury i Nauki (237 metrów), wzniesiony w latach 50. XX w. z inicjatywy Józefa Stalina jako „dar narodu radzieckiego dla Polaków". Przez długie lata był jednym z najbardziej reprezentacyjnych budynków stolicy, odbywały się w nim zjazdy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej oraz liczne wydarzenia kulturalne. Obecnie można się w nim wybrać do kina, teatru lub muzeum, a także wjechać na taras widokowy na 30 piętrze.

Po minięciu skrzyżowania ulicy Marszałkowskiej z Królewską tramwaj jedzie wzdłuż Ogrodu Saskiego. To ponad 15-hektarowy piękny zielony teren z fontanną

z połowy XIX w. zaprojektowaną przez Marconiego, barokowymi rzeźbami, zegarem słonecznym i placem zabaw dla dzieci. Ogród założono w XVIII w. przy ówczesnym Pałacu Saskim jako przypałacowy.

Wzdłuż ulicy gen. W. Andersa tramwaj przejeżdża wśród budynków zaprojektowanych, podobnie jak Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa, w stylu socrealistycznym.

Skład linii 36 opuszcza Śródmieście i ulicą A. Mickiewicza z międzywojenną zabudową wjeżdża na Żoliborz. Mija pl. Inwalidów wytyczony w 1923 r. Jego nazwa miała upamiętniać inwalidów I wojny światowej. Kolejny plac na trasie to pl. T.W. Wilsona. Powstał w tym samym czasie, co pl. Inwalidów i początkowo jego patronem był Stefan Żeromski. W 1926 r. przemianowano go, aby uczcić pamięć zmarłego prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Ulica A. Mickiewicza przechodzi w J. Słowackiego, którą tramwaj linii 36 dociera do celu, czyli pętli Metro Marymont.

## Tragiczna historia miasta zza okien „setki”

Turystycznym liniom tramwajowym towarzyszy jedna autobusowa – 100. Autobus wyrusza w trasę z przystanku Centrum przy ulicy Marszałkowskiej, na wysokości głównego wejścia do Pałacu Kultury i Nauki.

Ulicą Marszałkowską i Królewską dociera do pl. marsz. J. Piłsudskiego z Grobem Nieznanego Żołnierza. Grób utworzono w 1925 r. pod kolumnadą Pałacu Saskiego jako wyraz pamięci o poległych w walce o niepodległość. Pałac został wysadzony podczas II wojny światowej. Ucierpiał także Grób Nieznanego Żołnierza umieszczony w kolumnadzie pałacu, ale był jednym nie zburzonym całkowicie fragmentem budowli. Płonie przy nim wieczny ogień.

„Setka” dociera następnie na Muranów, który w XIX w. był dzielnicą żydowską. Przy ulicy M. Anielewicza jest Muzeum Historii Żydów Polskich POLIN otwarte w 2013 r. Opowiada ono ponad tysiącletnią historię Żydów polskich – od Średniowiecza do czasów współczesnych. Niezwykle interesująca jest już sama bryła budynku, gdzie główny hol „rozcina” gmach od podziemi po dach. Jest to symbol pęknięcia, jakie w historii polskich Żydów spowodowała zagłada II wojny światowej.

Naprzeciwko muzeum nie sposób nie dostrzec Pomnika Bohaterów Getta. Został on wzniesiony po II wojnie światowej dla upamiętnienia osób, które zginęły podczas powstania w getcie warszawskim. W 1970 r. przed tym właśnie pomnikiem ukląkł kanclerz Republiki Federalnej Niemiec Willy Brandt i przeprosił za zbrodnie Trzeciej Rzeszy.

Autobus linii 100 okrąża Muranów i zjeżdża nad Wisłę. U stóp Starego Miasta mija Multimedialny Park Fontann uruchomiony w 2011 r. w związku z jubileuszem 125-lecia Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji. Cztery okazałe fontanny oraz



wodny plac zabaw dla dzieci zapewniają ochłodę podczas upalnych letnich dni.

Następnie „setka” przeprawia się mostem Śląsko-Dąbrowskim na Pragę i jadąc najpierw ulicą Targową, a później al. Zieleniecką mija malowniczą Ząbkowską, park Skaryszewski i Stadion PGE Narodowy. Mostem Józefa Poniatowskiego wraca do Śródmieścia, przy palmie skręca w Nowy Świat i Al. Ujazdowskimi dojeżdża do Łazienek Królewskich.

Nie ma udanej wizyty w Warszawie bez odwiedzenia tego przepięknego zespołu pałacowo-ogrodowego założonego w XVIII w. jako letnia rezydencja króla Stanisława Augusta. Podczas spaceru można odpocząć w ogrodzie królewskim, romantycznym lub modernistycznym. Z kolei wśród budynków zachwycają: Pałac na Wyspie, Stara Oranżeria, Pałac Myślewicki, Biały Dom, Wodozbiór i Amfiteatr.

Ostatni odcinek trasy pokrywa się z ulicą Marszałkowską z pl. Zbawiciela, pl. Konstytucji i Marszałkowską Dzielnicą Mieszkaniową. Autobus kończy kurs na przystanku Centrum – tym, z którego wyruszał w trasę.

Szczegółowe informacje o Warszawskich Liniach Turystycznych są dostępne na stronie wtp.waw.pl.

# Cuda Warszawy z Warszawskim Transportem Publicznym

**Egzotyczna palma. Drzewka pomarańczowe. Kolonia drewnianych domków. Okrągły kościół. Wielka gęś, która wylądowała na ścianie. Takie cuda to tylko w Warszawie. Proponujemy spacery z historyczką sztuki Mają Michalak, która opowiada o wyjątkowych warszawskich miejscach.**

Zapraszamy do zwiedzania Warszawy, poszukiwania miejsc nieoczywistych i niezwykłych oraz poznawania historii ulic, budynków i zakątków. Nie trzeba wielkich pieniędzy i nieograniczonego czasu. Wystarczy odrobina chęci i bilet Warszawskiego Transportu Publicznego.

Przygotowaliśmy pięć filmów „Cuda Warszawy z WTP”, w których podpowiadamy trasy wycieczek, a Maja dzieli się niesamowitymi opowieściami dotyczącymi miejsc, które będziemy odwiedzać. Można do nich dojechać Warszawskim Transportem Publicznym bo komunikacja miejska „służy” nie tylko do przemieszczania się na trasie praca – dom, ale także pomaga dojechać w ciekawe i wyjątkowe okolice. W Warszawie jest ich bardzo wiele, a barwnie opowiada o nich nasza przewodniczka, która ułożyła listę miejsc wartych odwiedzenia. Warunki były dwa: musiało to być miejsce ciekawe i takie, do którego można dojechać WTP.

W 1774 r. na obszarze ograniczonym dzisiejszą ulicą Towarową i Kaliską powstała osada Nowa Jerozolima.



Żydzi, którzy nie mieli prawa osiedlać się i handlować w granicach Warszawy dostali takie prawo właśnie na terenie Nowej Jerozolimy. Paradoksalnie, ku ich nieszczęściu wiodło im się tak dobrze, że wzbudziło to zazdrość warszawskich kupców i rzemieślników. Osada przestała istnieć dwa lata po jej założeniu. Czy egzotyczna palma stojąca na rondzie gen. Ch. de Gaulle'a ma cokolwiek wspólnego z XVIII-wieczną osadą? Tego dowiecie się podczas pierwszego wirtualnego spaceru, który zaczyna się w Alejach Jerozolimskich, a następnie odwiedzamy ulicę Foksal i Muzeum Fryderyka Chopina.

W ramach drugiego spaceru przenosimy się na chwilę do… Rzymu, gdzie na Polu Marsowym stoi Panteon – świątynia wybudowana ok. 125 roku. Powstał na planie

centralnym. Przez wiele lat był poświęcony wszystkim rzymskim bogom. W VII w. trafił w ręce papieża Bonifacego IV, który adaptował go na kościół pod wezwaniem św. Marii od Męczenników. I tak ze świątyni starożytnego Rzymu stał się miejscem kultu chrześcijańskiego. Czy w Warszawie jest kościół, który – podobnie, jak Panteon – zaprojektowano na planie koła? Dowiecie się tego podczas spaceru, który rozpoczyna się pod Pałacem Staszica, a później zwiedzamy Zachętę, pl. marsz. J. Piłsudskiego, Ogród Saski i biurowiec Metropolitan.

Trzeci spacer zaczynamy na pl. Zbawiciela, potem dochodzimy do pl. Trzech Krzyży, a następnie Parkiem Ujazdowskim do znajdującego się na jego tyłach osiedla Jazdów. To nieprawdopodobne, ale w centrum Warszawy znajduje się kolonia niewielkich drewnianych domków skąpanych w zieleni. Ich historia sięga 1945 r., kiedy to do Warszawy przyjechał pierwszy pociąg wypełniony gotowymi elementami, z których szybko można zbudować dom. Był to dar od ZSRR, który z kolei prefabrykaty otrzymał od Finów. Miały być one odpowiedzią na powojenny kryzys mieszkaniowy. Początkowo w Warszawie domków było aż 500 i pozostawały w dyspozycji Biura Odbudowy Stolicy. O ich dalszej historii dowiecie się od Mai.

Początek kolejnego spaceru zaplanowano w Łazienkach Królewskich. Dziś w przepięknym klasycystycznym budynku z XVIII w. podziwiać można marmurowe posągi i gipsowe kopie największych dzieł starożytnych i nowożytnych, ale na mieście mówi się, że w dawnych czasach dawał on schronienie… drzewkom pomarańczowym, które latem zdobiły królewskie ogrody. Czy to prawda?

Ścianę jednej z praskich kamienic zdobi wielka gęś ubrana w kolorowy sweterek. Towarzyszy jej niedźwiedź i kilka stworów z obcej galaktyki. Na Woli znajdziemy za to pędzących cyklistów czy wyobrażenie miasta jak ze snów. O tym, jak takie cuda pojawiają się w Warszawie, gdzie ich szukać i dlaczego trzeba śpieszyć się z ich oglądaniem opowie historyczka sztuki podczas spaceru poświęconego stołecznym muralom.

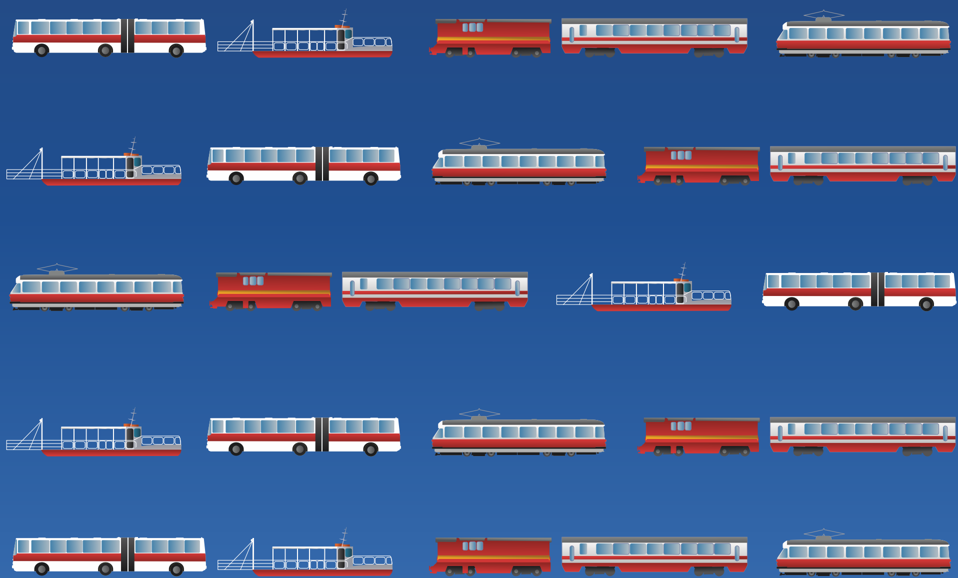
Wirtualne spacery będą regularnie udostępniane na kanałach Warszawskiego Transportu Publicznego w social mediach. Pierwszy już można oglądać. ■





# Warszawskie Linie Turystyczne

# ZAPRASZAMY



www.wtp.waw.pl

DZIELNICA WISŁA

zakochaj się w Warszawie

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU 24/7

WARSZAWA 19115

# Bądźmy uważni

**Wszyscy mamy możliwość dbania o bezpieczeństwo na drodze. Pasażerowie i piesi powinni pamiętać, że w kabinie kierowcy lub motorniczego siedzi człowiek, który może być zmęczony, jego uwaga rozproszona, a dodatkowo może być oślepiony przez błyski światła. Nowe przepisy ruchu drogowego dają pieszym pierwszeństwo przed pojazdami kołowymi, włączając w to autobusy, ale nie przed tramwajami. O tym, na co trzeba uważać i o czym pamiętać opowiada psycholog Anna Warchoł-Jakubowska z Tramwajów Warszawskich.**

**Każdy człowiek potrzebuje określonego czasu na reakcję. O czym powinni pamiętać piesi i pasażerowie, widząc nadjeżdżający tramwaj lub autobus?**

**Anna Warchoł-Jakubowska, p.o. Kierownika ds. wsparcia psychologicznego, Tramwaje Warszawskie:** Czas reakcji kierowcy i motorniczego jest bardzo dokładnie badany u kandydatów przyjmowanych do pracy, a następnie co pięć lat sprawdzany na badaniach z psychotechniki. Dlaczego przywiązujemy do tego tak wielką wagę? Ten czynnik ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Czas reakcji mierzy się od momentu zauważenia bodźca, np. pasażera wchodzącego na jezdnię albo pojazdu jadącego na sygnale, do momentu, gdy rozpocznie działanie układ hamulcowy w pojeździe. Nasze ciało działa w ten sposób, że najpierw bodziec zauważamy, następnie wysyłany jest sygnał do mózgu, a on z kolei, wydaje „polecenie" układowi szkieletowo-mięśniowemu. Optymalnie trwa to poniżej pół sekundy i działa automatycznie: widzę - reaguję. Może to zająć jednak nawet kilka sekund i o tym pasażerowie oraz piesi powinni pamiętać.

**Co ma wpływ na długość czasu reakcji?**

W miejscach, w których znaki drogowe informują o konieczności zachowania szczególnej ostrożności i spodziewamy się niespodziewanego, np. w centrum miasta, nasza czujność jest większa. Na peryferiach miast, na długich odcinkach prostych może to ulec osłabieniu. Nie ma w tym nic dziwnego, bo tak po prostu, jako ludzie, funkcjonujemy. Nie da się cały czas mieć napiętej uwagi, bo byśmy się za szybko zmęczyli.



Sprawność jest też różna w różnych porach dnia i nocy. Każdy człowiek ma rytm okołodobowy, a w przypadku kierowców i motorniczych jest to często zaburzone, bo autobusy i tramwaje wyjeżdżają wcześnie rano, a jeżdżą do późnych godzin wieczornych i w nocy, często wbrew rytmowi organizmu. Pasażerowie i piesi powinni to brać pod uwagę.

**Jest generalna zasada, która wskazuje, kiedy uwaga jest bardziej wyostrzona?**

Wśród ludzi mówi się o sowach i skowronkach. Są ludzie, którzy lubią pracować rano, a inni wieczorami. Generalnie, w porach zwyczajowo przeznaczonych na sen, mamy słabszą koordynację. Kierujący wskazują, że najtrudniej jest im utrzymać koncentrację w godzinach wczesno porannych, zwłaszcza jesienią. Ciężko im się pracuje także wtedy, gdy zaczyna świtać. Często dopada ich dziwna senność kierującego – być może dlatego, że słońce razi i mruży się oczy. Przed dopuszczeniem do pracy kierowcy przechodzą badanie w ciemni - tzw. widzenie zmierzchowe i wrażliwość na olśnienie. Dzięki temu wiemy, że ich predyspozycje biologiczne są dobre. Niezależnie jednak od tego, poranki mogą być trudne i o tym też powinni pamiętać piesi oraz pasażerowie.

**Jaki wpływ może mieć pogoda?**

Wiele zależy od kierującego i typu pojazdu. Dla motorniczych trudna jest jesień, gdy liście leżą na torach. To może spowodować wpadnięcie w poślizg, a pętle tramwajowe w Warszawie są często zalesione. Z drugiej strony pasażerowie czują się tam pewnie, bo tramwaj jedzie powoli i można powiedzieć, wychodzą z założenia, że pętla jest dla pasażerów. Tam się często zmienia środek lokomocji, a sami piesi często tracą czujność. A przecież żaden tramwaj w miejscu się nie zatrzyma.

**Trudniej jest w deszczu czy w jaskrawym słońcu?**

Tu każdy może odpowiedzieć inaczej. Intensywnie padający deszcz załamuje światło, a jeśli jeszcze pojazd jedzie przez centrum, gdzie jest dużo neonów i lamp, to na pewno prowadzącemu pojazd jest trudniej.

Mówimy o bodźcach wzrokowych, ale hałas też może spowodować osłabienie koncentracji, którego pasażerowie się nie spodziewają.

Badania pokazują, że jeśli hałas w kabinie przez 2,5 godziny przekracza 80 dB, to czas reakcji zaczyna spadać. Im większe natężenie dźwięku, tym gorzej dla naszych zdolności psychofizycznych. Czasami nawet pół godziny powoduje, że poziom koncentracji spada o kilkanaście procent. Zmęczenie występuje nie tylko przy ciężkiej pracy fizycznej. Gdy długo czytamy, to męczą się oczy, a uszy od głośnych dźwięków. Badania wykonane przez Instytut Transportu Samochodowego pokazywały, że w hałasie uwaga, szybkość reakcji zaczyna spadać po czwartej godzinie jazdy. Po ośmiu godzinach spadek uwagi wynosi 30 proc., a reakcje są wolniejsze o ok. 10 proc.

**Dlatego tak ważne są odpoczynki na pętlach, których nie należy kierowcom i motorniczym zakłócać?**

Te przerwy na pętlach mają ogromne znaczenie. Zalecamy naszym pracownikom, żeby wyszli rozprostować nogi, zmienili linię koncentracji wzroku, popatrzyli na drzewa. Wtedy wzrok odpoczywa. Niestety, pasażerowie często zaczepiają kierowcę lub motorniczego, żeby o coś zapytać. Inaczej się odpoczywa, gdy można się wyciszyć, coś zjeść, wykonać proste skręty tułowia, a inaczej, gdy trzeba odpowiadać na pytania pasażerów. Kierowcy i motorniczowie są życzliwie nastawieni i chcą pomóc, ale pasażerowie powinni mieć świadomość, że zabierają im przerwę, co może mieć wpływ na bezpieczeństwo.

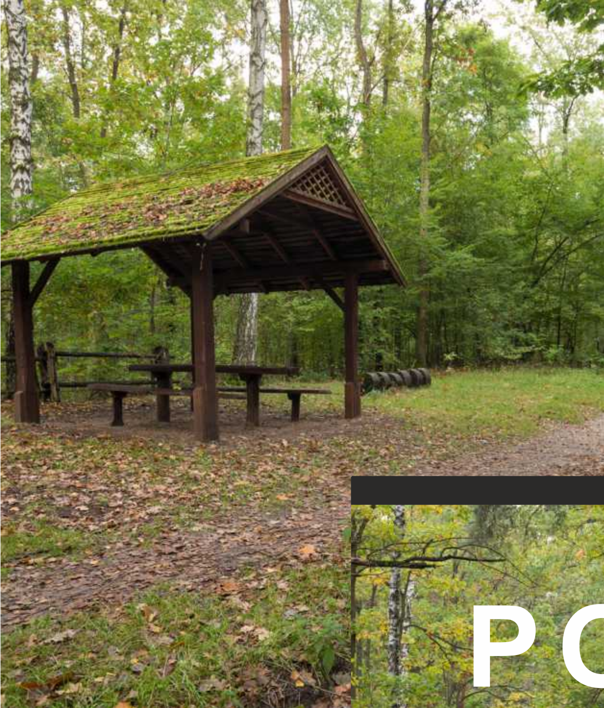
**A co mówi kalendarz? Która pora roku jest najbezpieczniejsza?**

Statystyki pokazują, że nie ma tu żadnej reguły. Wypadki zdarzają się też latem, bo czujność może być uśpiona nie tylko u kierujących, ale też pasażerów. Na co warto uczulić pieszych? Niech zimą uważają na kaptury, które ograniczają im widoczność. Do tego często mamy słuchawki w uszach, bo chcemy się odciąć od szumu ulicy. Wtedy przechodzień może nie zauważyć nadjeżdżającego pojazdu. Oglądam monitoringi ze zdarzeń i widzę, że wielu dramatycznych sytuacji można by uniknąć. Motorniczy nie zatrzyma tramwaju w miejscu.

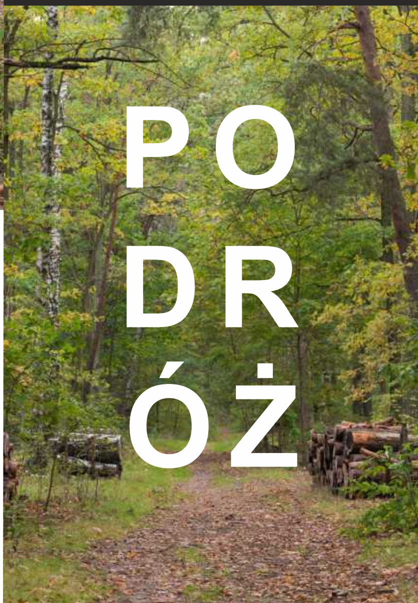
**Na koniec pomówmy jeszcze o zachowaniu pasażerów w środku pojazdu. Jaki to może mieć wpływ na kierowców i motorniczych?**

Pole widzenia, czyli to, co ogarniamy nieruchomym okiem, ma około 180 stopni. W kabinie są lusterka, więc tak naprawdę kierowca musi śledzić pole o kącie 360 stopni. Jeśli w przestrzeni pasażerskiej „coś się dzieje”, to zamiast koncentrować się na drodze, zwraca uwagę na to, co ma za plecami. Hałas, nietypowe zachowania, ruch sprawiają, że uwaga się rozprasza. ■





# LASY W ANINIE



PODRÓŻ

*fot.: Arkadiusz Ziółek*



## ZBIERAJ WSPOMNIENIA

# Droga do wiedzy

**Warszawscy uczniowie od zawsze byli bardzo mobilni. Podróże komunikacją miejską to była codzienność, która potrafiła dostarczyć przygód.**

Podróżowanie „wymuszały" rozmiary największego miasta w Polsce i konieczność dotarcia do odległej szkoły. W podstawówce jeżdżenia było mniej, bo chodziło się do szkoły w swoim rejonie, więc jeśli ktoś mieszkał blisko placówki, to na ogół wybierał się tam spacerem. Nie znaczy to jednak, że nie przeżywał przygód, zwłaszcza jeśli ucznia lub uczennicę zniosło z najkrótszej drogi gdzieś między opłotki.

## Na kartach książek

Zwracali na to uwagę nawet pisarze. Mirek, główny bohater książki Wiktora Woroszylskiego „I ty zostaniesz Indianinem", uwielbiał przypatrywać się ludziom czekającym na autobus linii 100, na rogu ulic Solnej i Świerczewskiego (dziś Al. Solidarności), co stanowiło punkt wyjścia historii opisanej w powieści. „To bardzo interesujący przystanek. Zatrzymuje się przy nim autobus, którym można prawie wszędzie dojechać: setka. Wszyscy polują na setkę, ale widocznie już ją wytrzebili, bo trafia się niezwykle rzadko. Zanim nadjedzie, wyrasta na przystanku długi ogonek zniecierpliwionych łowców".

Z kolei Marek Piegus, opisywany przez Edmunda Niziurskiego, zawieruszył się na wagarach na Skwerze Worcella. Śledzony przez włamywacza Wieńczysława Nieszczególnego, wsiada do tramwaju i podjeżdża kilka przystanków. Takiego skweru w Warszawie nie było, podobnie jak istniejącej obecnie ulicy Stanisława Worcella, która znajduje się na Odolanach. Zresztą Markowi ciężko byłoby się wybrać na wagary właśnie w ten rejon stolicy, skoro lekcja przyrody, z której uciekł, odbywała się w Parku Łazienkowskim, a sam bohater mieszkał zapewne gdzieś na Żoliborzu.

Skąd takie przypuszczenie? Po jednej z przygód Marek spędza noc „pod słoniem z dykty" w Lasku Bielańskim, a na pertraktacje z rodzicami wysyła kolegę, który trasę Lasek – dom pokonuje biegiem. Z kolei, sam Marek po „maszynkę spirytusową" wybiera się z kolegą rowerem do Młocin, więc zapewne nie przez całe miasto, tylko tam, gdzie ma najbliżej. Czy w takim razie chodził do szkoły w centrum miasta, jeśli lekcja w parku wypadała w środku dnia? Jeśli tak rzeczywiście było, to najwygodniej byłoby mu podróżować linią pospieszną A, która kursowała m.in. przez ulicę Marymoncką i pl. Wilsona (w czasach, gdy powstała książka nazywał się pl. Komuny Paryskiej) i docierała aż na Puławską.

Zostawmy jednak na boku domysły, bo pisarz więcej wskazówek nie zostawił, a czasami celowo mylił tropy, choćby opisując kościół pw. św. Bazylego, odgrywający w książce ważną rolę – takiej świątyni w Warszawie nie było. W każdym razie, nie tylko powieści, ale też prawdziwe życie dostarczały wielu barwnych historii w czasach przed uruchomieniem kursów szkolnych przez Zarząd Transportu Miejskiego.

Warszawska komunikacja miejska odgrywa ważną rolę także współczesnej literaturze młodzieżowej. Bohaterowie powieści Małgorzaty Gutowskiej-Adamczyk, zatytułowanej „220 linii" poruszają się po mieście autobusami. Główny bohater Mikołaj Wierzbicki do swojego gimnazjum jeździ linią 520, a np. podróż autobusem linii 111 wykorzystuje na rozmyślania, zgodnie z tym, co powiedział mu pewien starszy pan, że "W autobusie też można pomyśleć".






fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/51/0/6.20/175 (daw. 51-175-4)
Chłopiec biegnący za autobusem Chausson APH 521 linii 118 na ul. Solec
1958

Podróżowanie na całego zaczynało się raczej od czasów liceum, ale jeśli ktoś miał szczęście, to i w podstawówce dojeżdżał na lekcje, a to już gwarantowało, że będzie co wspominać. – Moja podstawówka była na Marymoncie, o trzy przystanki od placu Wilsona. To było jeszcze przed uruchomieniem metra, ale była tam wielka pętla autobusowa i większość z nich jeździła w moją stronę. Problemu nie powinno być, ale właściwie nie pamiętam sytuacji, w której bym nie biegł do autobusu. Szczególnie ciekawie było zimą, kiedy majtał mi się długi szal, zrobiony przez babcię na drutach i miałem problemy ze spadającymi kalesonami. Po drodze dosiadali się koledzy. Jeden widząc, że stoję w środku, chciał wsiąść, ale zamiast tego wbiegł do autobusu, skręcającego na Bródno. Jego mina była bezcenna – opowiada nam Aleksander Zarzycki, który do podstawówki chodził w głębokich latach 90.

Autobusy były często wypełnione po brzegi, a to skłaniało do robienia kierowcom „żartów". Często zdarzało się, że blokowane były drzwi, żeby autobus nie mógł ruszyć z przystanku. – Jeden z grzecznych kolegów chciał się popisać, a w takich sytuacjach dzieci często wykazują się brawurą. Trzymał drzwi, aż kierowca się zdenerwował i ruszył. Musieliśmy go trzymać, żeby nie wypadł z pojazdu. Jazda w tamtych latach nie była nudna. Trzeba się było dobrze trzymać na zakrętach, nie to co teraz, gdy kierowcy prowadzą delikatnie. Jako



fot. archiwum własne ZTM; 2012



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/51/0/6.20/868 (daw. 51-868); Skrzyżowanie ulic Kruczej i Pięknej. Z ul. Kruczej w Piękną skręca trolejbus Skoda 8Tr linii 53. Z lewej jedzie autobus Chausson APH 521 o numerze bocznym 456. Po chodniku idzie kobieta prowadząca wózek dziecięcy, a obok dziewwczynka w stroju uczennicy. 1954-1959

dziecko pamiętam też palenie papierosów na końcu autobusu. – mówi Aleksander Zarzycki.

Droga ze szkoły na przystanek, to jak w powieści Woroszylskiego, obowiązkowa wizyta w kiosku Ruchu. Na szczęście w okolicy szkoły wszyscy silnoręcy byli dobrze znani, więc udawało się uniknąć nieprzyjemnych sytuacji.

## Podróże z przygodami

Masowe dojazdy do szkół zaczynały się dopiero, gdy dawni ósmoklasiści wybierali licea, technika czy zawodówki w innych dzielnicach niż ta w której mieszkali. Tak właśnie rozpoczęły się odyseje Tomasza Kunerta. – Jako mieszkaniec Ochoty w okolicy ulicy K. Dickensa, zdecydowałem się na Technikum Elektroniczno-Mechaniczne im. PPR na ul. gen. J. Zajączka czyli na Żoliborzu. Niezły kawałek drogi (niektórzy koledzy rozpoczęli naukę w liceum im. Hugona Kołłątaja czyli w odległości jednego przystanku tramwajowego od naszego osiedla…). Był rok 1988, na ulicach królowały Ikarusy, po torach tramwajowych jeździły przede wszystkim „trzynastki" (czyli tramwaje 13 N), trwał remont Mostu Józefa Poniatowskiego i tunelu linii średnicowej co oznaczało rozkopane Aleje Jerozolimskie a metro miało postać głębokiego wykopu. Dojazd bez




fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/40/0/14/28 (daw. 40-W-28-1); Odcinek między ul. Batorego i ul. Rakowiecką. Widoczny budynek Szkoły Głównej Planowania i Statystyki (ob. Szkoła Główna Handlowa). Na jezdni autobus Jelcz 272 MEX linii 174 nr boczny 1243 1977

przesiadek autobusem linii 157 (co ciekawe, do dziś linia właściwie nie zmieniła trasy) skreśliłem po pierwszej takiej podróży – do pętli Rakowiec przy ulicy W. Korotyńskiego musiałem dojść spory kawałek, autobus jechał koszmarnie długo bo kluczył ulicami Ochoty i Woli no i jeszcze przystanek był daleko od szkoły bo albo na wiadukcie przy Warszawie Gdańskiej albo przy pl. Inwalidów (nie było wtedy przystanków autobusowych na wysokości ulicy gen. J. Zajączka) – wspomina rzecznik ZTM.

Po kilku tygodniach testów stanęło na dojazdach łączonych: najpierw autobusem linii 150 do skrzyżowania ulicy Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej i przesiadka do tramwajów 15, 31 lub 36 jadących Marszałkowską i M. Nowotki (dziś gen. W. Andersa) na Żoliborz albo tramwajem linii 9 na plac F. Dzierżyńskiego (dziś pl. Bankowy) i tu przesiadka do wspomnianych wcześniej 15, 31 lub 36. Na placu można było też wsiąść w autobusy linii: A, J, S lub U i tu zaczynała się kolejna przygoda. Jechały szybciej niż tramwaje bo do Dworca Gdańskiego nie miały przystanków.

– Na wiadukcie trzeba było przebiec przez jezdnię na chodnik (wiadukt był pojedynczy a zejście tylko na ówczesną ulicę M. Buczka po wschodniej stronie wiaduktu), potem zejść a właściwie ześlizgnąć się ze zbocza wiaduktu wyłożonego kamieniami polnymi, a potem unikając patroli SOK przejść przez kilka torów kolejowych przy stacji Warszawa Gdańska i po pokonaniu ogrodzenia szkoły już było się blisko wejścia do budynku. To była najszybsza trasa ale nie do końca legalna – zdradza Tomasz Kunert.

Dziś jest metro, Warszawskim Transportem Publicznym można dojechać w każdy zakątek Warszawy (także z miejscowości aglomeracji) a ZTM uruchamia również linie i kursy szkolne, które ułatwiają dojazd do placówek. Dzieci i młodzież ze szkół podstawowych podróżują WTP bezpłatnie dzięki Karcie Ucznia. Dojazd do szkoły jeszcze nigdy nie był taki łatwy. ■






fot. archiwum własne ZTM; Lekcje Wychowania Komunikacyjnego 2018

zakochaj się w Warszawie